



Joep de Heer
25 november 2022

Eindelijk

Wat een verademing. Waar we de afgelopen jaren zijn gebombardeed met elektrische SUV's staat er nu eindelijk weer een elektrische sedan voor onze neus. Geen fratsen met een uitgesproken uiterlijk maar 'gewoon' een elektrische variant van de 4 Serie Gran Coupe. De eerste punten voor vormgeving en dynamisch uiterlijk worden dus al meegepakt. Over dynamiek gesproken; BMW draagt de naam auto's te bouwen met een uitgesproken sportief karakter. Weten de Duitsers hun reputatie te behouden? Tijd voor een test!



Doe maar normaal...

BMW heeft de neiging hun elektrische auto's te overgieten met een futuristisch sausje. Neem de i3, i8 of de recente iX. Geheel anders is de i4 die, zonder emblemen, bijna niet te onderscheiden is van zijn tweelingbroer met verbrandingsmotor. De maximaal uitvergroete grille, in BMW designtaal 'nieren', aan de voorzijde zijn gebleven. Nu echter niet met het excuus van optimale motorkoeling. De grille bij de i4 is volledig gesloten en blijft een smaakgevoelig onderwerp. De elegante daklijn van de Gran Coupe zal wel menigeen aanspreken. Het geheel eindigt in een sportief getekende achterzijde die in deze 'M-trim' gesierd wordt door het nodige carbon. De grote achterraut komt geheel omhoog bij het openen van de achterklep en biedt een optimale opening om bij je bagage te komen.

Vergelijken we de maatvoering van de i4 met de populaire Tesla Model 3 dan komen we tot de conclusie dat beide modellen qua maatvoering vrijwel identiek zijn aan elkaar. De BMW is met een verschil van 9 centimeter net iets langer dan de Tesla. Dit vertaalt zich echter niet in meer kofferruimte, de Tesla wint met 542 liter ruim van de

BMW met 470 liter. Om het vergelijk compleet te maken trekken we er ook een Polestar 2 bij. Deze auto is korter dan de BMW en de Tesla en biedt met 405 liter bagageruimte ook minder liters. Wel is de Polestar het breedst en hoogst; het zijn echter verschillen van enkele millimeters.



Het goede behouden

Achter het stuur van de BMW valt direct het lange dashboard op. In een licht gebogen paneel zijn de rijinformatie en het infotainmentsysteem opgenomen met de nieuwe vormgeving van BMW. Eerder kwamen we dit paneel al tegen in de nieuwe BMW 2 Serie Active Tourer. In de 2 Serie ontbrak de i-Drive knop en schakelde we met een kleine tuimelschakelaar. In de i4 vinden we weer de klassieke schakelpook en de vertrouwde i-Drive knop. We hopen van harte dat BMW deze twee onderdelen blijft toevoegen aan hun nieuwe modellen want het gebruiksgemak is groot. Uiteraard is het infotainmentpaneel voor een groot deel in te delen naar eigen wens. De temperatuurregeling blijft gelukkig altijd op de voorgrond van het scherm. Hierdoor is het niet nodig om volledig van scherm te wisselen om de gewenste temperatuur in te

stellen. Fysieke sneltoetsen voor het wisselen van rijmodi zijn onder handbereik, net als de sneltoetsen voor navigatie, media, telefoon en het hoofdmenu.

Zowel voor- als achterin zit je prima. Voor iedereen is er voldoende hoofdruimte en beenruimte. Omdat de i4 op het onderstel van de 3 en 4 Serie is gezet hebben we wel te maken met een flinke middentunnel die de nodige ruimte wegsnoept voor de benen van de achterbankpassagiers en niet de ruime aflegvakken biedt zoals de iX.



Het klopt

Zoals gezegd deelt deze i4 zijn onderstel met zijn broeders uit de 3 en 4 Serie. Het batterijpakket is onder de vloer geplaatst waardoor het zwaartepunt fors is gedaald. Door het gewicht van de batterij te spreiden is nu de gewichtsverdeling voor en achter volledig gelijk aan elkaar. En dat voel je in de rijdynamiek. De 2.215 kg zware auto weet de sprint tot 100 km/u in minder dan 4 seconden te volbrengen. Perfect in balans en gecontroleerd. Bochtige wegen zijn een groot plezier in de vierwielaandrijver. Het lage zwaartepunt laat de auto als lijm aan de weg kleven en de sportstoelen houden je

keurig op je plaats. Het totaal opgetelde vermogen van de Duitser wordt afgetopt op 544 pk (400 kW) en 795 Nm maar is enkel beschikbaar als de auto volledig is opgeladen. Wees echter niet bang, ook na de 80% acculading heb je nog vermogen in overvloed.

We hebben, puur voor het onderzoek, een sportieve rit gemaakt met de i4. Een M-logo moet de i4 namelijk wel verdienen en dan mag er ook wat van de auto worden gevraagd. Bochtige wegen, hoge snelheden, flink remmen en een algehele sportbeleving. Op alle vlakken slaagt de BMW met vlag en wimpel. Natuurlijk missen we het geluid van de brandstofmotoren maar ook daar heeft BMW een foefje op gevonden. Zo is er door Hans Zimmer geluid gecomponeerd dat over de speakers hoorbaar is. Deze zogenaamde 'Iconic Sounds' illustreren niet het geluid van brullende motoren maar het geluid van snel optrekkende ruimteschepen a la Star Wars. Het is leuk om te horen maar verveelt na verloop van tijd; gelukkig kan het eenvoudig worden uitgeschakeld.



Uniek

Op het gebied van uitstaling en rijbeleving worden punten gepakt door BMW. Daarvoor moet wel in de buidel worden getast bij de Duitsers. Met een vanafprijs van 58.663,- euro staat de i4 eDrive35 in de showroom te schitteren. Reken je met dit bedrag echter niet rijk, los toe te voegen opties kunnen de prijs snel omhoog drijven. De eDrive40 kent een prijskaart van 62.445,- euro. De geteste versie M50 heeft een vanafprijs van 77.060,- euro. Het volledig aangeklede model dat nu voor onze neus staat kost 93.655,- euro en is afgeladen vol met iedere mogelijke optie.

Zo bont kan je het bij de concurrentie niet maken, de vanafprijs van de Polestar 2 staat op dit moment namelijk op 52.200,- euro. Het meest rijk aangeklede model met vrijwel alle mogelijke opties bungelt rond een prijs van 80.000,- euro. De Model 3 mag mee naar huis vanaf 51.990,- euro. De Model 3 Performance met een aantal opties kost je 77.695,- maar is een compleet andere auto dan de i4 M50. Op vlakken van comfort, rijbereik en afwerking zijn er tussen de twee auto's te grote verschillen om een eerlijk vergelijk te maken. Puur afgaande op de prijs kunnen we ook bij Mercedes-Benz gaan shoppen. De EQE kost je een behoorlijke duit extra maar kan voor een prijs van 93.000,- euro ook goed worden aangekleed. De Mercedes geeft je voor dit geld niet de sportieve rijbeleving en snelheid die de i4 je biedt.



Overstap

De overstap naar premium elektrisch rijden was nog nooit zo gemakkelijk. De i4 biedt het uiterlijk van een conventionele auto maar de moderne techniek en voordelen van een elektrische. Als deze M50 op het gebied van styling je wat te heftig is kan een eDrive 35 of 40 je prima bedienen. Dat heeft ook nog voordelen voor het rijbereik; hoe minder sportief hoe verder je vaak komt. De M50 gaf ons een rijbereik rond de 400 kilometer en een praktijkverbruik van 21.7 kWh/100 km. Aan de snellader van Shell bereikte we prima laadsnelheden van 173 kW waardoor je met 15 minuten laden weer minimaal 250 kilometer kan rijden. Uiteraard hangt dit geheel samen met de temperatuur, rijgedrag en hoe vol je accu op moment van laden nog is.

Echt een goed vergelijk met een concurrent is niet te maken; ieder heeft zijn eigen kwaliteiten. De BMW is uniek in vele opzichten en vooral deze M50 staat zijn mannetje op het gebied van sportiviteit. Maken die Duitsers uit Beieren toch hun belofte weer waar...



Plus

- + Maakt rijden geweldig
- + Uiterlijk
- + Grote ingang kofferruimte

Min

- Duurder dan huidige concurrentie
- Aanwezige middentunnel